MŁODZIEŻ MORSKA

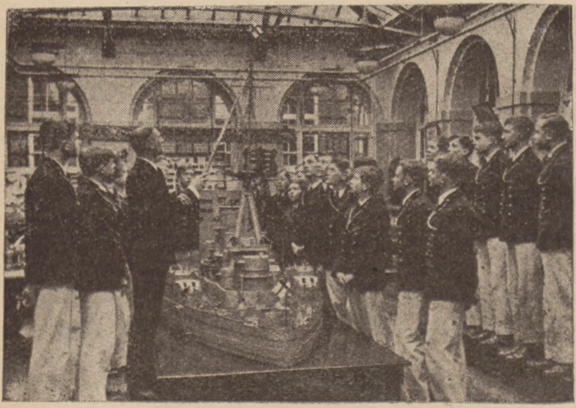
MIESIĘCZNIK LIGI MORSKIEJ

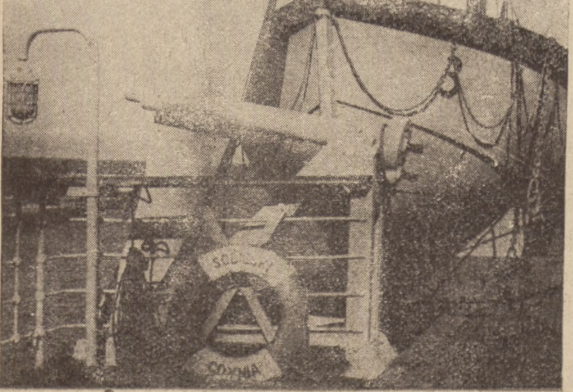
Nr. 8–9 WARSZAWA – SIERPIEŃ – WRZESIEŃ 1946 Rok II

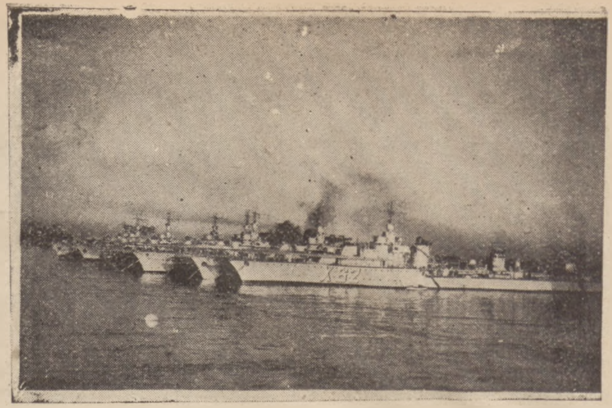














W Szkole Specjalistów Morskich w Gdyni odbywa się lekcja radiotelegrafii. Młodzi uczniowie radzieckiej szkoły morskiej w wolnych od nauki chwilach zajmują się połowem ryb. Uczniowie angielskiej szkoły odbywają praktyczną naukę na modelach. W porcie Casablanca odpoczywają po ćwiczeniach jednostki francuskiej marynarki wojennej. Moment lądowania na Filipinach desantu wojsk amerykańskich.

MŁODZIEŻ MORSKA
MIESIĘCZNIK LIGI MORSKIEJ

Nr. 8–9 WARSZAWA – SIERPIEŃ – WRZESIEŃ 1946 Rok II

MORZE RADOŚCI

Minęły dni „Święta Morza", obchodzone w tym roku przez kraj cały nad wyraz uroczyście i nastrojowo. Przedstawiciele wszystkich warstw społecznych ślubowali strzec granic morskich, niczym źrenicy oka. Ale „Święto Morza" było przede wszystkim świętem młodych. Oni odczuli najgłębiej sens i treść ślubów z morzem.

Gdy minęło już to najradośniejsze święto Demokratycznej Polski na odzyskanych prastarych ziemiach piastowskich, postarajmy się w dzień powszedni ująć jego treść najistotniejszą.

Nie trudno jest rozentuzjazmować tłumy w blasku słońca przy wietrze, niosącym chłód od morza, przy dźwięku fanfar, grających hymn radości powrotu na szmat ziemi odzyskanej za cenę krwi braci poległych na Westerplatte, w Kołobrzegu, pod Gdańskiem i na Wale Pomorskim. Nie trudno wzniecić słomiany ogień, ale trudniej wzniecić płomień serc. Sądzimy, że w roku bieżącym i to udało się Lidze Morskiej. Wracamy jednak do powszedniego dnia, dzień ten musimy wypełnić troską o morze, o realizację płomiennych ślubowań, o wykonanie zadań, związanych z zagospodarowaniem morza. Kraj cały czeka na młodzież morską, aby na jej barki przerzucić ciężar, całe brzemię obowiązków z gospodarki morzem płynących. Czy my młodzi, podołamy?

Musimy podołać. Nie będziemy osamotnieni. Cały naród zawarł ślub z morzem. Nie ma zakątka w Rzeczpospolitej, gdzie by nie znalazła się blaszanka z wodą morską, przywieziona niczym relikwie święte z tego ślubu. Cały naród zrozumiał głęboką treść haseł morskich, dających się ująć w krótkie zdanie: „NIE MA POLSKI BEZ MORZA".

Młodzież przeszła już pierwszy etap przygotowań. Przeszła „chrzest z wody". Wśród młodych nie ma już chorych na wodowstręt, ani bojaźliwych, drżących na widok fali. Sport wodny ogarnął młode pokolenie. Ale sport to tylko zaprawa, wstęp do „wielkiej przygody", do walki o ujarzmienie morza.

Liga Morska wzięła na siebie trud przygotowania narodu morskiego do wielkich zadań, wzięła obowiązek wychowania młodego pokolenia w duchu morskim. Pismo nasze „Młodzież Morska" ma pomagać w realizacji tych zadań. Nie będziemy szczędzili Wam rad i wskazówek, aby przygotować Was na ludzi morza, zbliżyć Was do wybrzeży, oddalonych nieraz setkami kilometrów od Waszych domostw.

Morze wymaga wiele przygotowań, zaprawy, hartu ducha, niezrażania się przeciwnościami, wytrwałości w walce, stalowych mięśni, żelaznej woli i wiedzy, aby w walce z żywiołem nie ulec lecz zwyciężyć.

Jeżeli docenicie nasz trud i wysiłek, jeżeli egzemplarz „Młodzieży Morskiej" krążyć będzie z rąk do rąk, stanowiąc lekturę niezbędną do wyszkolenia Was na wodniaków morskich, jeżeli tworzyć będziecie nowe hufce szkolne Ligi Morskiej, trud nasz będzie nie próżny, a słowa uznania będą najmilszą nagrodą i zachętą do pracy ku Chwale Ojczyzny.

W głębokiej świadomości, że zdołamy dopomóc Wam w przygotowaniu na przyszłych pracowników morza do „wielkiej przygody", która imię Polski i Jej banderę nieść będzie na falach mórz i oceanów, że podołacie trudom i mozołom, jakie zaszczyt ten na Was włoży, oddajemy pismo nasze na usługi młodej kadry przyszłych ludzi morza.

Redakcja
„Młodzieży Morskiej".



POSTĘPY TECHNIKI MORSKIEJ

Drugą obok bomby atomowej wielką rewelacją techniczną w wojnie na morzu 1939-45 r. był r a d a r. Tajemnicza ta nazwa zawiera skrót angielskiego określenia: „wykrywanie (przedmiotów za pomocą) fal radiowych". Nie jest to jakiś aparat syntetyzujący pomysły konstruktorów, ale szereg przyrządów, wysyłających i odbierających fale radiowe. Mały ekran daje zarysy przedmiotu, którym mogą być samolot, okręt, bomba latająca i t. p., bez względu na mgłę, noc i inne przeszkody atmosferyczne. Równocześnie według długości wysyłanych fal można zorientować się o oddaleniu przedmiotu.

Radar chroni z jednej strony przed zaskoczeniem, z drugiej ułatwia je w stosunku do tych, którzy go nie posiadają. Najdoskonalsze urządzenia tego rodzaju posiadali zrazu Niemcy na okręcie liniowym „Bismarck", i dzięki nim wytropili oraz zniszczyli największy okręt brytyjski „Hood" koło Islandii w 1941 r. Wprędce jednak prace nad radarem podjęli Amerykanie i doprowadzili je do nadzwyczajnych wyników, wydając na to 3 miliardy dolarów (na bombę atomową tylko 2 miliardy).

Żaden z przeciwników nie zdradzał się z posiadania tego nowego środka „wywiadu". Stąd też, gdy sprzymierzeni użyli go przeciw niemieckiej flocie podwodnej w 1943 r. prasa brytyjska opowiadała o bombach fosforyzująco-magnetycznych, a Niemcy to powtarzali, nie mogąc się wytłumaczyć z katastrofalnych klęsk na oceanach.

Radar przenikał głębiny morskie i dawał pojęcie o położeniu podwodnego korsarza. „Fosforyzował" na ekranie odbiorczym. Zdolności magnetyczne polegały znów na tym, że dzięki meldunkom radaru, ściągały na oznaczone miejsce flotylle okrętów lekkich i miotały granaty głębinowe, jak w tarczę ćwiczebną, umieszczoną w głębinach.

Skutki zastosowania radaru przeciw niemieckiej flocie podwodnej wyglądają w ten sposób, że jeżeli od 1939-42 r. zatopoino tylko 100 okrętów, to od 1943-45 r. aż 685.

Na morzu jednak tak jak na lądzie każda broń ma dwie strony. Radar oddał również duże usługi niemieckim okrętom podwodnym w pierwszym okresie wojny. Zwłaszcza w 1942 r. sytuacja aliantów była dość tragiczna. Zatopiono wtedy 8 milionów t. brutto, przy czym w samym wrześniu 1942 r. aż 1 milion ton brutto, czyli prawie siedem razy tyle, ile posiadała ówczesna polska flota handlowa.

Amerykański radar skrępował ruchy flocie japońskiej. Z uwagi na to, że główna siła armady Mikada leżała tradycyjnie w broni podwodnej, a skuteczność jej zastosowania zależy od stopnia zaskoczenia, nic dziwnego, że Japończycy narazili się na przykre rozczarowania i jeszcze przykszejsze straty.

Radar podniósł również skuteczność ognia artylerii pl. na okrętach. Pozwalał na precezyjne celowanie bez względu na odległość samolotu od okrętu oraz unicestwiał ochronę chmur. Baterie dział pl. strzelały automatycznie na wskazania radaru.

Dzięki radarowi odciążono poważnie lotnictwo wywiadowcze w jego lotach zarówno dla stwierdzenia obecności floty nieprzyjacielskiej na morzu, jak i w bazach. Meldunki radaru okazały się o całe niebo doskonalsze od raportów lotniczych, które wskutek niedokładności sprowadzały często katastrofalne następstwa np. w 1940 r. samoloty włoskie zameldowały o rejsie małego zespołu brytyjskiego we wschodniej części morza Śródziemnego, gdy tymczasem płynęła potężna eskadra, która zadała klęskę flocie włoskiej koło wybrzeży Kalabrii.

Odwrotnie zdjęcia radarowe pozwalały Amerykanom orientować się każdej chwili o rozmieszczeniu sił morskich Japoni w portach, a nadto ostrzegały wysunięte punkty na wyspach Midway o zbliżającym się w sztucznej mgle nieprzyjacielu.

Kiedy mówimy o zdjęciach radarowych, musimy wyobrazić sobie je mniej więcej jak zdjęcia drogą telewizyjną. Nie mają takiej wyrazistości, jak fotograficzne, jednak wystarczają zupełnie dla wyszkolonych w ich odczytywaniu specjalnych usług.

Radar nie stracił swej użyteczności razem z zakończeniem działań wojennych. Ostatnio w Stanach Zjednoczonych zastanawiają się poważnie nad uruchomieniem żeglugi handlowej w amerykańskim sektorze wód podbiegunowych. Największą przeszkodą były dotąd góry lodowe. Obecnie straciły one znaczenie o tyle, że radar potrafi wykrywać je bardzo ściśle i pozwoli omijać je w odpowiednim czasie.

Fakt ten ma znaczenie wyjątkowe dla całej Ameryki Półn., gdyż umożliwia bezpośrednie połączenie między dwoma oceanami bez konieczności korzystania z Kanału Panamskiego, który wprowadza ograniczenia co do intensywności ruchu i szczegółów technicznych jednostek morskich.

Wypada nam wreszcie zastanowić się nad postępami technicznymi w obrębie poszczególnych broni okrętowych.

Jeżeli chodzi o artylerię, to obserwujemy coraz większy udział dział pl. na niekorzyść morskich oraz wprowadzenie armat uniwersalnych, zdolnych zwalczać cele nawodne i powietrzne. Strzelanie odbywa się przeważnie automatycznie dzięki dalocelowaniu.

Pojedynki artyleryjskie odbywały się w ostatniej wojnie już na odległościach ponad 25 km. Artyleria okrętowa zyskała zdecydowaną przewagę nad bateriami nadbrzeżnymi.

W ciągu jednej tylko doby dwa pancerniki: „Nelson" i „Ramilies" wraz z krążownikami „Belfast" i „Frobisher" zniszczyły 46 celów na lądzie, wśród których były nawet formacje czołgów. Sam „Nelson" w dniu 7 czerwca 1944 r. zlikwidował 17 armat 152 mm. na lądzie, lekki krążownik „Eenterprise" zniszczył 22 baterie i 30 innych celów.

Artyleria amerykańskich liniowców burzyła najpotężniejsze porty japońskie, korzystając z tego, że promienie X powodowały wybuchy bomb przy kadłubach samolotów japońskich.

W zakresie strzelań przeciwlotniczych brytyjski krążownik pl. „Scylla" zestrzelił w czasie konwojowania transportu do Murmańska 35 samolotów niemieckich, jeden z amerykańskich liniowców zaś zniszczył 33 samoloty japońskie koło wyspy Salomona. Wśród okrętów były również straty (3 torpedy powietrzne i 8 bomb najcięższych trafiło pancernik japoński „Yamoto").

W ubiegłej wojnie zastosowano trzy nowe rodzaje torped. Pierwszy to torpeda akustyczna, wybuchająca pod wpływem ruchu śrub okrętowych nawet w pewnej odległości od celu. Dwie takie torpedy spowodowały zatopienie polskiego kontrtorpedowca „Orkan" na północnym Atlantyku.

Drugi rodzaj stanowią torpedy elektryczne, w których napęd przy pomocy sprężonego powietrza został zastąpiony motorem elektrycznym. Uzyskano w ten sposób likwidację białego toru na powierzchni, który zdradzał pozycję pocisku i niekiedy umożliwiał uniknięcie go przez zmianę kierunku.

Operujący nowego typu pociskami podwodnymi amerykański okręt podwodny „Baro" zatopił 85 tys. ton statków japońskich.

Torpedy radiowe, są to pociski wypuszczane z wybrzeża, ciągnące za sobą kabel, po którym przechodzą impulsy elektromagnetyczne. Zbudowali je Niemcy, jako jeden ze środków przeciwinwazyjnych — zawodnych.

Wypada jeszcze wymienić nowe typy min. Przede wszystkim stosowano minę magnetyczną, pływającą swobodnie, która sama zbliżała się do kadłubów i nabrzeży portowych. Następnie używano miny akustyczne, płynące w kierunku nadchodzących impulsyw od śrub. Wreszcie porzucano na morzu sztuczne peryskopy, które ściągały okręty patrolujące i przynosiły im zgubę w razie pochopnego manewru taranowania.

Józef Modrzejewski

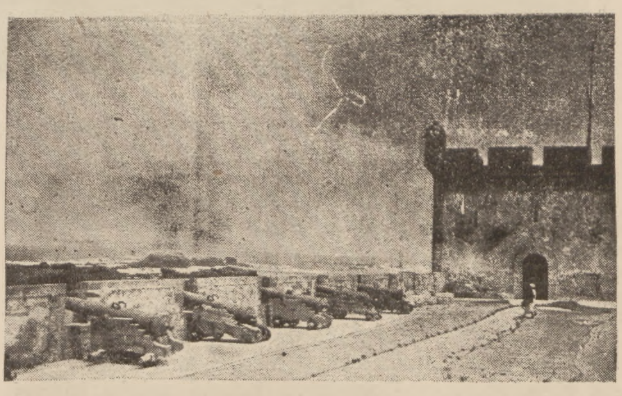
W PORTACH MAROKKA

Dzień 8 listopada 1942 r. — dzień lądowania największej w dziejach armady anglo-amerykańskiej, zwrócił oczy świata na wybrzeże atlantyckie Marokka i jego porty. Pierwsze łodzie desantowe wparły się w niski, piaszczysty brzeg Czarnego Lądu pod Fedala. Jest to port położony o dwadzieścia pięć km na północ od Casablanki, która, mimo iż flota ta niosła jej wyzwolenie, mylnie rozumiejąc swój obowiązek, poczęła ostrzeliwać ze swych dział okręty, które niosły Afryce i Europie wolność.

Lądowanie to zapoczątkowało wymiecenie Niemców z Afryki Północnej. Było ono największe z dotychczasowych lądowań, ale nie pierwsze. Bo brzeg ten i porty Marokka widziały już wiele innych flot w ciągu dziejów, pod wieloma banderami — a nierzadko pod czarną banderą z trupią czaszką i piszczelami — pod banderą korsarzy i piratów.

Porty te, pięknie położone, o przyjemnym, łagodnym klimacie, o zgiełkliwym ruchu i barwnym życiu swych bardzo mieszanych rasowo, religijnie i kulturalnie mieszkańców, zachęcają, by w ich stronę zwrócić dziób statku. Zamorskiego przybysza czeka tam tajemniczy i pociągający powiew egzotyki, gromady brudnych i natarczywych przewodników, obojętny, a nieraz i wzgardliwy wzrok dostojnych i fanatycznych wyznawców Proroka, a nierzadko... przygoda. Przygoda, która zresztą wszędzie przytrafić się może; w Buenos-Aires, jak i w Koluszkach, w Bombaju i w Filadelfii, jak w Gdyni, czy w Nowym Sączu — ale Marokko, to kraj, który zda się szczególnie sobie upodobała.

Portów — znaczniejszych — Marokko posiada kilka. Pierwszy z nich, stanowiący strefę międzynarodową, ale podlegający władzy sułtana Marokka i geograficznie z krajem tym związany — to Tanger.

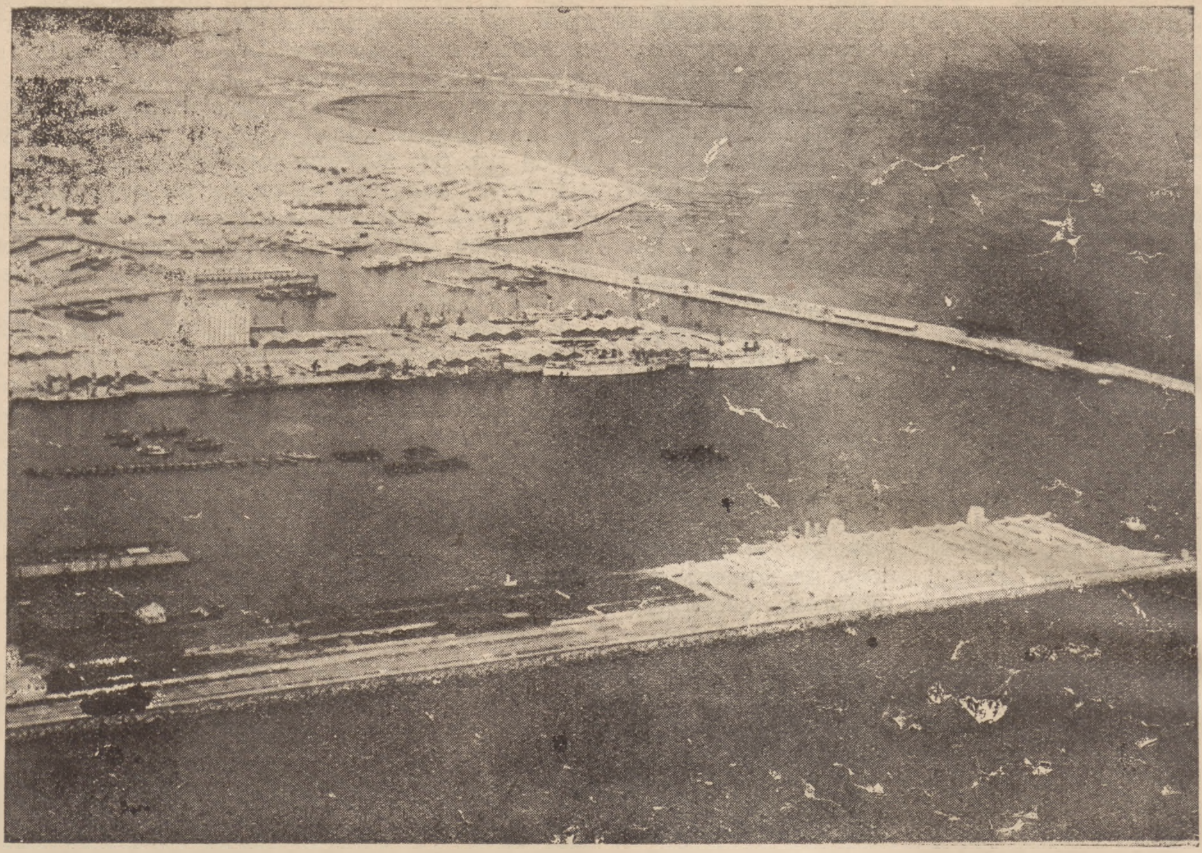


Fort hiszpański w Mogadorze

Ciekawe są dzieje tego miasta—portu. Już Fenicjanie odwiedzali ten brzeg i założyli tu swoją faktorię, która rozwijając się, uczyniła szybko z tego miasta stolicę Maurytanii.

Wyjątkowe położenie u cypla Afryki Północnej było powodem wielu inwazyj.

W roku 428 naszej ery było ono w ręku Wandalów. Następnie, w r. 541 usadowili się tu Bizantyjczycy, a w 62 Wizygotowie z Hiszpanii. W 10 lat później Tanger znalazł się w rękach Arabów. W okresie kolonizacji portugalskiej wybrzeży Marokka, uczynili Portugalczycy Tanger stolicą swoich afrykańskich posiadłości. Po tych ostatnich, Hiszpanie zawładnęli miastem, które z kolei, jako posag Katarzyny Braganckiej przeszło we władanie Anglików. W r. 1684 miasto przechodzi znowu do rąk Arabów. W r. 1750 miasto i port bombarduje flota hiszpańska, w r. 1844 eskadra francuska, zaś w r. 1905, dn. 31 marca wkracza do miasta w sposób teatralny Wilhelm II. Dopiero w kilka lat później ustanowiono ostatecznie statut miasta, oddzielając je od strefy francuskiej i hiszpańskiej.



Port w Casablanca

Po pierwszej wojnie światowej Tanger stanowi strefę międzynarodową. W czasie obecnej wojny Hiszpanie, korzystając z innych kłopotów Aliantów, zajęli miasto i port w swe wyłączne władanie. Obecnie musieli znowu uznać prawa innych narodów do tego skrawka ziemi i morza o tak znamiennych kolejach losu. Obecna Konferencja Pokojowa wśród wielu innych problemów będzie musiała zająć się raz jeszcze tym miastem.

Od tysiąca pięciuset lat przed Chrystusem miasto przechodziło z rąk do rąk, ulegając wpływom różnych kultur, ras i władców. Ślady tego odnajdzie uważny obserwator dziś jeszcze. Niewiele jest miast, mających taką przeszłość.

Drugim z kolei miastem—portem jest Rabat — obecna oficjalna stolica Marokka, w nim bowiem rezyduje Rezydent Generalny Republiki Francuskiej oraz Sułtan, prawowity władca tego kraju.

„Ribat el Fath" — Obóz Zwycięstwa" — założony został w XII wieku. Arabowie nazwali go obozem, gdyż była to składnica materiałów wojennych i punkt wypadowy do wypraw wojennych.

Z czasów tych pozostała jeszcze cytadela Ouadaias i inne wspaniałe ruiny.

Obok miasta, oddzielone rzeką znajduje się Sale. W XVII wieku sułtan z dynastii saadyjskiej Zidan ulokował tu tysiąc wygnanych z Hiszpanii Andaluzów, którzy stali się sławnymi i najgroźniejszymi na morzach piratami. Rabat i Sale prowadziły z sobą w ciągu wieków zażartą walkę.

Uległ wreszcie Rabat rozbójnikom morskim, ale miał on też okresy wspaniałości i rozkwitu. Świadczą o tym liczne i piękne meczety. Prawdziwy pokój wprowadziła tu dopiero w 1912 r. Francja, zajmując ten kraj.

Dawny port Rabat—Sale był portem naturalnym, skalistym i mało gościnnym. Dopiera administracja francuska uczyniał zeń port prawdziwie nowoczesny, dostosowany do potrzeb współczesnej żeglugi.

Fedala, o której wspomnieliśmy na początku, była dawniej małym portem rybackim, do którego zawijali prócz Arabów żeglarze portugalscy, hiszpańscy, weneccy i genueńscy.

Dziś w Fedala najchętniej lądują turyści. Rozciąga się tam wielokilometrowa plaża, jedna z najwspanialszych w całej Afryce.

Casablanca, Dar el Beida — Biały Dom — ongiś port o wyjątkowo niegościnnych brzegach, dziś jest głównym portem Marokka i gospodarczą stolicą kraju, o 260 tysiącach mieszkańców. Port, jak nasza Gdynia, stworzony został sztucznie, wysiłkiem mózgów i rąk ludzkich. Casablanca — to najwspanialszy wytwór kolonizatorskiego geniusza Francji. Cechuje ją zapał jej mieszkańców, zawziętość w pracy, charakter aktywny, nieraz niemal rewolucyjny, nie oglądający się na dawne, tradycyjne formuły. Miasto jest wzorem planowania urbanistycznego i dobrze pojętego modernizmu. Stało się ono do-

świadczalnią i rajem architektów. Tutaj to udało się im zharmonizować w sposób niemal idealny materiał, kolor, linię. Tu powstał nowy styl budownictwa.

Obok tego wspaniałego miasta tuli się Medina, stara arabska dzielnica. Na ulicy różnobarwny, arabsko-europejski tłum podkreśla kontrasty, które widoczne są na każdym kroku i w każdej dziedzinie.

Przez port Casablanki przechodzi większość importu i eksportu Marokka, który wzrasta z roku na rok. Tu stacjonuje flota wojenna francuska, tu zatrzymują się największe i najelegantsze parowce i motorowce oceanicznej żeglugi.

Mazagan — to twór Portugalczyków, nazwany przez nich „Castillo Real". Tutaj w latach 1502—1510 wznieśli oni warownię, wokół której powoli poczęło narastać miasto.

Mimo nieustannego naporu wrogów Portugalczycy utrzymali się tu przez 267 lat.

W końcu XVII wieku był Mazagan „ostatnim szańcem wiary w Afryce i przedmurzem Chrześcijaństwa" przed naporem Islamu — jak była nim na Wschodzie Europy Polska. Wreszcie zmuszeni zostali Portugalczycy opuścić fortecę i miasto na rzecz Arabów. Pozostały po nich tylko potężne mury twierdzy, wspaniałe działa i port kamienny. Dopiero w r. 1827 zezwolono kilku Europejczykom ponownie osiedlić się w mieście.

Kto lubi rozmyślać o zmiennej kolei losów, znajdzie wśród murów fortecznych i kamiennych basenów starego portu doskonałą do tego okazję i atmosferę.



Zamek arabski



Lufa starego działa

Nowe miasto powstało dopiero w ciągu kilkunastu ostatnich lat i znajduje się poza murami dawnej fortecy. Mazagan liczy wśród swych mieszkańców wielu Żydów, którym Arabowie pozwolili tu się osiedlać, a których pociągała tu możność korzystnego handlu.

Następny port w kierunku południowym — to Safi. Pierwszymi jego mieszkańcami byli Chanaaneńczycy, wypędzeni ze swej ziemi przez Żydów. Tutaj też osiedlili się mieszkańcy starożytnego Tyru, dając miastu nazwę swego największego sanktuarium ziemi ojczystej — Safi. Tutaj też wylądował w IV wieku kartagińczyk Hannon wraz ze swą flotyllą.

Rzymskie monety, znajdywane wśród ruin, świadczą również o władaniu miastem przez potomków Remusa i Romulusa.

Po masakrze Żydów w Cyrenaice, wielu z nich osiadło w Safi, narzucając z czasem Chanaaneńczykom swą wiarę.

Później byli tu Gotowie, zostawiając swe ślady — wreszcie plemiona nomadów, poprzedników Mahometan.

Okupacja portugalska w mieście tym trwała tylko kilka dziesiątków lat. Miastem zawładnęła dynastia saadyjska, mająca swą siedzibę w Marrakeszu. Pod jej rządami miasto rozkwitło i wzbogaciło się, by potem z kolei znowu upaść. Dopiero inwazja francuska otwiera przed miastem i portem nowe perspektywy.

Mogador — to antyczna Thamusiga. Stąd jak z Sale wyruszali korsarze na łup galionów, wiozących złoto i skarby z Indii i Ameryki.

Obecne miasto zostało wzniesione w roku 1765 przez sułtana Sidi Mohammed Ben Abdellah, by ukarać zrewoltowany Agadir i zaopatrzyć swych korsarzy w dogodny port.

Miasto to przebywało bardzo burzliwe koleje Było bombardowane z morza, zdobywane przez wojowniczych kaidów, a nawet pod władzą

Francuzów nieraz się jeszcze rewoltowało. Dopiero od r. 1908 rozpoczęło spokojną i twórczą pracę.

Ostatni, południowy port Marokka — to Agadir. Kiedy powstał — o tym milczą dzieje. I on, jak inne porty Marokka był pod władzą Portugalczyków, którzy tu założyli małą republikę Santa Cruz Przylądka Aguer.

Głównym zajęciem mieszkańców było rybołóstwo. Ale Agadir miał również i swe korsarskie czasy. Nie brak mu i romantycznych wydarzeń: córka portugalskiego gubernatora Don Cottere de Monroë, po zdobyciu miasta przez Arabów zostaje żoną zdobywcy szeryfa Marrakeszu.

W r. 1911 działa „Pantery" — kanonierki niemieckiej, ogłosiły miastu wejście do portu nowych władców — Niemców.

Dopiero w czasie pierwszej wielkiej wojny odebrali Francuzi port i miasto intruzom. Życie ekonomiczne portu poczęło się rozwijać dopiero w roku 1930. Nad miastem i portem dominuje wzniesiona na górze portugalska forteca — a u jej podnóży cmentarz, z którego na rozległy ocean patrzą wśród stożków nagrobkowych muzułmanów chrześcijańskie krzyże grobów Polaków, na tej odległej od pszenicznej ziemi polskiej, skalistej pustyni arabskiej w boju padłych żołnierzy nieśmiertelnej Legii Cudzoziemskiej.

Dr. Bronisław Miazgowski

GOLFSTROM

Królem prądów morskich jest bezsprzecznie Golfstrom. Nosi też i drugą nazwę Floridastrom, gdyż na dużej przestrzeni bieży wzdłuż wybrzeży Floridy.

Już w r. 1513 przepłynął Golfstrom żeglarz Ponce de Leon i przeciął go w swej podróży aż czterokrotnie. Nie jego wszakże uważa się za odkrywcę tegoż. Sześć lat później — 26 lipca 1519 r. — wyjechał z Veracruz Alaminos, stojący pod rozkazami Ferdynanda Corteza, przeżeglował cieśninę floridańską i niesiony przez wody Golstromu dostał się w niebywałym podówczas krótkim czasie dwóch miesięcy do swej ojczyzny Hiszpanii, dokąd wieść o odkryciu Meksyka i Golfstromu przyniósł.

Najważniejsze wszakże zasługi w dotychczasowych badaniach właściwości Golfstromu położyła bezsprzecznie Instytucja Pomiarowa Zatok USA (United States Coast Survey), która od r. 1845 z małymi przerwami kontynuuje swe prace i na krótko przed wybuchem wojny wzbogaciła dziedzinę prądów morskich wielce cennym materiałem.

Golfstrom — powstający w Zatoce Meksykańskiej — otrzymuje swą szybkość i gotuje się do swej dalekiej drogi w cieśninie floridańskiej, pomiędzy Floridą i Antilami. Droga jego biegnie wzdłuż 1/4 brzegów Ameryki Północnej, następnie oddala się od nich, przechodzi przez Atlantyk i wzdłuż brzegów Hiszpanii dochodzi do wschodnich brzegów Anglii, dzieli się, obejmując jednym ramieniem Islandię, a drugim północne brzegi Skandynawii, by wreszcie zgiąć w Morzu Polarnym. Szybkość Golstromu podnosi się w cieśninie Yukatan i rośnie w cieśninie floridańskiej do 200 km. w ciągu dnia. Szybkość ta opada i maleje na wysokości Filadelfii z powodu obrotu kuli ziemskiej i w tym też zwolnionym tempie bieży Golstrom dalej. Przeciętną szybkość Golstromu obliczają Anglicy na 48 mil morskich w ciągu dnia. Nie zgodzono się z tym ogólnie, gdyż stwierdzono, iż szybkość przeciętna jest większa i że ta angielska szybkość odnosić się może jedynie do pierwszych miesięcy roku.

Najmniejsza szerokość Golfstromu, którą on zachowuje aż do Przylądka Cannaveral, wynosi 40 mil morskich. Przy Charleston dochodzi do 70, przy Przylądku Lookout do 100, a przy Przylądku Hatteras do 120 mil morskich szerokości. Golfstrom na przestrzeni 630 mil morskich od najmniejszej swej szerokości przy Floridzie rozszerza się trzykrotnie.

Temperatura wody Golfstromu jest różna. Przy wyspach Bahama ciepłota jego wynosi 28,3 st. C, przy Filadelfii 21 st. C, przy Labradorze 14,2 st. C, przy zachodnich brzegach Irlandii 16 st. C, przy Przylądku Północnym 8,1 st. C. Dokładna temperatura Golfstromu dla wszystkich pór roku i dla pewnych znamiennych miejscowości, leżących przy nim, podana została w Atlasie morskim Admiralicji Brytyjskiej.

Ciekawa jest wielka różnica temperatury powierzchni Golfstromu i wód w odwrotnym kierunku dążącego prądu arktycznego. Różnica wielce wyraźna i na małej stosunkowo przestrzeni jaskrawo się odcinająca. Opowiadają, iż admirał Milne na statku angielskim „Nil" w czasie podróży, przedsięwziętej w maju r. 1861 z Halifaksu do wysp Bermuda, skonstatował na przedniej części swego statku temperaturę 21 st. C, a na tylnej tylko 4,5 st. C — a więc różnicę 16,5 st. C na przestrzeni długości statku.

Przeciętna ilość ciepłej wody, jaką Golstrom toczy od swego wyjścia ku północy wynosi przeciętnie 18 milionów m. kubicznych. I na przerzucaniu właśnie tej olbrzymiej masy ciepłej wody polega dobrodziejstwo Golfstromu. Bez niego to z pewnością północne lądy Europy nie byłyby zamieszkałe. Słusznie nazwano go „piecem Europy". Przy dostarczeniu dużo ciepłej wody zima na północy jest łagodna. Jeżeli na wodach norweskich panuje od listopada do stycznia niska temperatura, to od lutego do kwietnia mamy mrozy i zimno w Europie środkowej, jeżeli na wyżej wspomnianych wodach panuje temperatura ciepła, przedwiośnie i wiosna w Europie środkowej należy do nadzwyczaj

ciepłych i pogodnych. Odwrotnie do powyższego dokonywuje się to w Ameryce Północnej. Nansen dowiódł, iż temperatura wód norweskich w każdym wypadku oddziaływa na wynik żniw w Norwegii. Podczas ostrej zimy w roku 1928-29 spotkały się statki oceaniczne ze zboczeniem starego nurtu Golfstromu, co w następstwie przyniosło zmianę temperatury na Morzu Północnym; ta zaś zmiana obdarzyła mieszkańców Norwegii nienotowanym dotąd zimnym latem, podczas którego noszono — ciepłe zimowe odzienie.

W rozprawie swej, ogłoszonej w r. 1935, udowadnia dr. Muck, iż przed 20.000 lat Golfstrom miał odmienny kierunek od dzisiejszego i że wcale brzegów Europy nie dotykał. Jako podstawa do tego twierdzenia posłużyła mu dzisiejsza izoterma 0 st. C stycznia, która na szerokości Würtembergii opisuje wysoki łuk ku północy i że izoterma ta nie pokrywa się z granicą znanego zlodowacenia Europy. Wówczas to istniał jeszcze ów legendarny dzisiaj, lądowy pomost, łączący Amerykę z Europą, który był właśnie ową przyczyną nadania Golfstromowi innego kierunku. Pomost ów częściami zapadł się w oceanie (Atlantyda), gdy tylko Azory i Wyspy Kanaryjskie dotrwały z niego do czasów dzisiejszych. To zapadnięcie się owego pomostu w głębiach oceanu zwolniło Golfstromowi drogę do Europy i zgotowało okresowi zlodowacenia bliski koniec.

Za czasów Karola Wielkiego opryskiwał Golfstrom brzegi Grenlandii, która była podówczas krainą bujnej zieloności, z łąkami i królestwem kwiatów. Następujące jednak 1000 lat pokryły ową krainę 30-metrową grubą warstwą lodu.

Golfstrom, przy wyjściu z zatoki meksykańskiej natrafił na wysuwający się i coraz to rosnący kolarowy półwysep Florida, czym zmuszony został do powolnej, ale stałej zmiany swego kierunku. Ta zmiana doprowadziła do tego, iż z owej wyżej wspomnianej krainy zielonej — Grenlandii powstała kraina lodów, a z Islandii, krainy dawnych lodów — dzisiejsza kraina zieloności, kwiatów, łąk i urodzajnych pól.

Na zakończenie wspomnieć warto o pewnym śmiałym, dla Europy bądź co bądź morderczym planie Amerykanina Slatera, nadania Golfstromowi innego kierunku. Slater, przez wybudowanie przy wyspach Bahama olbrzymiej zapory o 50 m grubości, 247 km długości i 500 m wbitej w morskie dno, zamierza przeciwstawić się wyjściu Golfstroma z zatoki meksykańskiej. W niej to bowiem szerokość jego wynosi 77 km, szybkość natomiast 2,1 m/sek. Ujarzmiony w ten sposób w zatoce meksykańskiej Golfstrom byłby przeprowadzony 2 km szerokości kanałem poprzez półwysep Florida i ujściem tego kanału zmuszony biec Atlantykiem tuż przy wybrzeżu Ameryki Północnej.

Jan Rąbca

PRZECIĄGANIE POD KILEM

Załogi okrętów żeglujących w wieku 17 czy 18 po szlakach morskich, w niczym nie przypominają zdyscyplinowanych, uprzejmych dzisiejszych marynarzy.

W okresie tym kapitan na własną rękę kompletuje załogę swego statku. Do służby na okrętach zaciąga się każdego, kto się zgłosi. Nikt go się nie pyta, kim był i co robił. Niejednokrotnie też w służbie żeglarskiej szukają schronienia najrozmaitsi łotrzykowie, uciekający przed karą za popełnione przestępstwa.

Nic więc dziwnego, że dla utrzymania wśród załóg porządku i dyscypliny stosowano szereg niejednokrotnie bardzo okrutnych kar.

Najpospolitszą i najczęściej stosowaną była chłosta. O popularności jej może świadczyć fakt, że w 18 wieku na wielu okrętach wśród załóg znajdowali się specjaliści od jej wymierzania. Chłosta była wykonywana publicznie w obecności całej załogi.

Skazanego przywiązywano do masztu, ściągnąwszy uprzednio z niego ubranie, i bito wieloramiennymi rzemiennymi batami, które niejednokrotnie dla zwiększenia dotkliwości wymierzanych razów obciążone były ołowiem.

Za bójki lub uderzenie równego sobie stopniem marynarza zakuwano w kajdany i wsadzano na całą noc do aresztu. Rano wyprowadzano go na pokład, gdzie dostawał dwanaście uderzeń batem, zwanym pięcio-ogonowy kot.

Za uderzenie oficera od porucznika w górę groziła kara śmierci przez powieszenie lub chłosty na wszystkich okrętach floty. Wybór jednej z tych kar pozostawiano skazanemu.

Wyrok śmierci przez powieszenie wykonywano w obecności całej załogi. Linę przerzucano przez blok na noku rei, przyczym czynność tę wykonywał sam dowódca okrętu. Istniały specjalne komendy dla zakładania stryczka i powieszenia.

Do skazańca przed powieszeniem podchodził ksiądz, który po krótkiej modlitwie wypowiadał następujące zdanie: „zostaniesz powieszony na rei, aż nie umrzesz, umrzesz, umrzesz i niech Bóg ma zmiłowanie nad twoją duszą". Skazanego podnoszono na stryczku, aż do chwili, gdy głowa dotknęła rei i pozostawiono go tak na pół godziny.

Po wykonaniu wyroku spuszczano wszystkie szalupy na morze, wiążąc je jedna za drugą. Na początku znajdowała się szalupa komendanta, a do ostatniej pomalowanej na czarno, składano trupa. Łańcuch szalup płynął na płytkie miejsce, gdzie w dole wygrzebanym na dnie zakopywano ciało.

Jeżeli skazany wybierał karę chłosty, wówczas bosman przywiązywał go do specjalnego

stołka, ustawionego w szalupie i po wymierzeniu odpowiedniej porcji batów szalupa była holowana do następnego statku, gdzie znów wymierzano mu baty i tak dalej, aż skazany nie otrzymał określonej przez sąd ilości uderzeń. Jeśli skazany umarł w czasie egzekucji, to pozostała ilość batów była wymierzana trupowi.

Za kradzież sąd skazywał zwykle na specjalną karę, nazywaną „bieg poprzez żelazne rękawice". Skazany przechodził między dwoma szeregami marynarzy, z których każdy miał w ręku kawałek nasmołowanej liny z trzema węzłami. Przed skazańcem postępował bosman z wydobytą szablą, której ostrze skierowane było ku piersi skazańca dla uniemożliwienia mu zbyt szybkiego przebiegnięcia między szeregami, dla uniemożliwienia ucieczki za skazanym posuwało się również z szablami dwóch podoficerów. Zwykle skazany musiał trzy razy przejść między szeregami. Po egzekucji oblewano go słoną wodą i jeżeli trzymał się jeszcze na nogach, musiał zaraz stanąć do pracy.

Chłosta stosowana była nawet za najdrobniejsze przewinienia, jak opóźnienie przy schodzeniu, czy wychodzeniu na reje.

Za przestępstwa tego rodzaju, jak brudna broń, kradzież wina czy wody, przeznaczonej dla załogi, lub zagrożenie w sprzeczce współtowarzyszowi nożem, karano przez zanurzenie do wody.

Karę tę wykonywano w następujący sposób. Skazaniec silnie związany i obciążony kawałkiem żelaza, był spuszczany na linie za burtę aż do całkowitego zanurzenia pod powierzchnię wody. Przetrzymywano go tam nieraz przez dłuższy czas, dochodzący do kilkudziesięciu sekund. Po wyciągnięciu pozwalano mu trochę przyjść do siebie i ponownie zanurzano. Zanurzenie takie powtarzano często trzy do czterech razy.

Kara zanurzenia groziła również za palenie tytoniu na pokładzie po zachodzie słońca. Zakaz palenia wieczorem został wprowadzony na skutek obawy przed zaprószeniem ognia i powstaniem pożaru, co na ówczesnych drewnianych okrętach groziło niejednokrotnie całkowitą ich zagładą.

Za cięższe przestępstwa, jak bójki, pijaństwo lub wyraźny brak poprawy, winnych skazywano na przeciąganie pod kilem.

Wykonanie tej kary polegało na tym, że skazańcowi przywiązywano do rąk i nóg długie liny. Linę, do której były przywiązane ręce, przerzucano przez blok zawieszony na jednej burcie. Drugą linę prowadzącą do nóg, przeciągano pod kilem statku, i również przerzucano przez blok zawieszony na przeciwnej burcie.

Gdy te przygotowania były zakończone wrzucano skazańca do wody, poczym naprężając obydwie liny, przeciągano go pod kilem na drugą stronę okrętu.

Możecie sobie wyobrazić, jak wyglądał żeglarz, który odbył taką podróż. Ciało miał poszarpane przez ostre muszle, obrastające podwodną część kadłuba okrętowego i sterczące zeń ostre gwoździe.

Po wykonaniu wyroku skazańca oddawano w ręce lekarza, którego pomoc ograniczała się jedynie do przemycia ran wodą z rumem.

Jeśli w czasie bójki na pokładzie walczono na noże, wówczas tym, którzy ich używali, przybijano prawą rękę sztyletem do masztu. Kara kończyła się z chwilą, gdy ukarany sam, bez niczyjej pomocy, zdołał wyrwać tkwiący głęboko w ręce i drzewie nóż.

Za popełnienie morderstwa karano inaczej. Zabójcę przywiązywano mocno do zabitego i obu wyrzucano za burtę, gdzie zwykle zjadały ich rekiny.

Wszelkiego rodzaju bunty na okrętach i tchórzostwo karane były śmiercią przez powieszenie. Zamiast szubienic używano do tego celu reji masztowych. Niejednokrotnie zdarzało się, że na smukłych masztach żaglowca kołysało się w rytm ruchu okrętu po dwunastu lub więcej wisielców.

Śmiercią przez powieszenie karane również było oszustwo werbunkowe. Polegało ono na tym, że niektórzy marynarze zaciągali się jednocześnie na kilka okrętów, pobierając od każdego z kapitanów, gdyż taki panował zwyczaj, pewną sumę pieniędzy, jako zadatek.

Oszustwa tego rodzaju były bardzo rozpowszechnione w 18 wieku. Szczególnie często zdarzały się one w marynarce francuskiej.

Wszystkie opisane tutaj kary, w miarę postępu kultury i cywilizacji, ulegały złagodzeniu i wycofaniu z życia. Zamieniono je aresztem lub więzieniem, a karę śmierci stosuje się jedynie w wypadkach ciężkich przekroczeń kodeksu morskiego.

Walery Przyborowski

BRAMA DWÓCH OCEANÓW

Jeden z moich znajomych zapytywał mnie kiedyś, jakie okolice świata uważam za najcieplejsze. Odpowiedziałem, że podczas rozmaitych rejsów, najtrudniej było mi zasnąć z powodu upałów w pobliżu dwóch najważniejszych kanałów: Sueskiego i Panamskiego. Wieczorem na horyzoncie ukazywały się wówczas liczne zygzaki błyskawic, przy zupełnie bezchmurnym niebie. Powietrze było ciężkie i naładowane elektrycznością, a zbawiennego deszczu nie można było się doczekać. Człowiek kładł się w swojej koi zlany potem i wspominał łagodny klimat innych wybrzeży. Puszczony w ruch elektryczny wentylator nie wiele pomagał. Wychodziłem na pokład i tam oparty o burtę, przyglądałem się niebu i toczącym się bez końca falom morskim.

Po trzech dniach podróży od Antylli przez morze Karaibskie, stanęliśmy u wylotu atlantyckiego, kanału Panamskiego w mieście Cristobal, czyli Colon. Jest to duży port amerykański, skupiający ruch handlowy z całego świata.

Mnóstwo marynarzy floty wojennej Stanów Zjednoczonych włóczy się po rozmaitych spelunkach i po knajpach. Gdy wszedłem do jednej z kawiarni, kończyła właśnie swoje „trele" ulubiona przez publiczność śpiewaczka o nader obfitych kształtach. Wszyscy zebrani marynarze USA wygwizdali ją z powrotem na salę. W Polsce wygwizdanie artysty oznacza wręcz coś przeciwnego. Ubawiony mocno tą sceną, poszedłem na miasto czynić dalsze obserwacje. Domy, jak wszędzie w podzwrotnikowych krajach, mają szerokie kryte werandy i żaluzje w oknach. Oprócz tego gęsta siatka chroni werandę i wnętrze domu przed moskitami. Dżungla, która zaczyna się w sąsiedztwie miasta i ciągnie się nieprzerwanie po obu stronach kanału i jezior aż do Panamy, jest siedliskiem żółtej febry. Owa straszna choroba pochłonęła tysiące żyć ludzkich. Zginęło przez nią wiele setek robotników przy budowie kanału. Na skraju puszczy, zaraz za miastem, tablice z odpowiednimi napisami przestrzegają, aby nikt dalej nie szedł. Dziś rząd USA zmniejszył znacznie ilość zachorowań, przez umiejętne środki zaradcze.

Mimo ostrzegawczych tablic i groźnego tajemniczego wyglądu pierwotnej puszczy, zapragnąłem wkroczyć w jej zakazany teren i dobrze zrobiłem, gdyż zaledwie przedarłem się kilkadziesiąt kroków w głąb, ujrzałem na wilgotnej czarnej ziemi dziwny pochód. Szły tysiące czerwonych mrówek z gatunku Atta, o wielkich głowach i mocnych żuwaczkach. Każda z nich niosła do podziemnego mrowiska zieloną cząstkę listka. Inny oddział mrówek schodził właśnie z wysokiego drzewa, gdzie ukończył swoją ważną robotę obcinania liści. Część oddziału pozostała pod drzewem i cięła spadłe liście na drobne kawałki, celem łatwiejszego transportu. Liście te są następnie zakopywane w pulchnej ziemi wnętrza mrowiska, a gdy przegniją, służąc jako nawóz, udaje się do dżungli partia mrówek specjalistek, celem odszukania pewnego gatunku zarodników grzybów. Przyniesione zarodniki mrówki sadzą na swych podziemnych polach, aby otrzymać obfity plon rolny, którym się karmią. Dalsze przestrzenie puszczy są tak podmokłe, że trudno je przebyć.

Z daleka widziałem niewielkie jeziorka o zgniłej zielonej wodzie, a koło nich nieprzejrzysta już zupełnie ściana drzew, lian, kwiatów rozmaitych. Od czasu do czasu ukazywała się na jeziorku podłużna smuga. Może to nos aligatora pruł wydłużoną powierzchnię wody. Słońce chyliło się ku zachodowi, gdy z pomocą lian wdrapałem się na olbrzyma puszczy. Miałem teraz u swoich stóp morze zieleni, zbitej, poplątanej, która sięgała pasma wzgórz widniejących w oddali. W puszczy zrobiła się zupełna cisza, jakby wszystkie zwierzęta oczekiwały w skupieniu chwili zajścia tarczy słonecznej za horyzont. Mrok zapadał szybko. Zaczynało się niezbadane nocne życie dżungli; słyszałem jakieś piski, mamrotania, trzaskanie gałęzi. Był najwyższy czas, aby samotny wędrowiec ruszył z powrotem do miasta.

Spotyka się tu w Colon bardzo piękne typy murzynek, ale w odróżnieniu od swoich sióstr z Martyniki mają one o wiele grubsze wargi i o wiele więcej cech afrykańskich. Są jednak bardzo zgrabne i oczy mają śliczne. Nogi kształtne, palce rąk długie, paznogcie malowane na czerwono. Ubiór ich jest barwny i gustowny. Na moje uśmiechy nie reagowały wcale. Inaczej było we francuskich koloniach. Zrozumiałem, że w „canal zone", będącej pod zwierzchnim nadzorem Jankesów, murzyni są traktowani niżej od ludzi białych. Nie wolno im jeździć w wagonie razem z białymi, nie wolno chodzić do tych samych lokali, co biali. To też gdy wieczorem spotkałem na ulicy francuskiego murzyna z naszego statku, podbiegł do mnie i z miłym uśmiechem potrząsał moją ręką, bełkocąc coś zażarcie i wykazując wielką radość z powodu mego widoku. Zastanowiło mnie to bardzo, ale niebawem pojąłem o co chodzi. Grupa tutejszych murzynów z podziwem i niedowierzaniem przyglądała nam się pilnie. Mój czarny marynarz chciał im pokazać, jak w innych krajach, a zwłaszcza we Francji, traktuje się kolorowych. Dawno bowiem w demokratycznym społeczeństwie francuskim zginęły uprzedzenia rasowe.

Następnie udałem się do wielkiego drewnianego hangaru, gdzie nad wejściem widniał świetlny napis: „Kino dla dzieci". Na wielkiej sali siedziało przeszło tysiąc dzieci rozmaitych ras z całego świata; byli między nimi Chińczycy, Hindusi, Murzyni, Hiszpanie; brakowało tylko właściwych autochtonów tej ziemi Indian Czerwonoskórych. Resztki ich usunęły się w głąb puszczy, rzadko kiedy przybywając do miast. Widziałem ich potem kilkoro w Balboa w porcie rybackim. Tymczasem rozpoczęto wyświetlanie ślicznej bajki filmowej p. t. „Królowa Śnieżka". Dzieci brały niezmiernie żywy udział w całej akcji, rozgrywającej się na ekranie. Każdy taki mały widz podskakiwał na swym krześle, jakby był podrzucany sprężyną, wrzeszczał na czarownicę, gwizdał z zachwytu, klaskał z wielkiej uciechy, tak że chwilami na sali wybuchał nieopisany harmider. Wszystkie napisy były zredagowane po hiszpańsku, gdyż hiszpański jest językiem tubylczej ludności.

Nazajutrz zamknęły się za nami żelazne wrota śluzy kanałowej: Woda z górnego poziomu spływała szybko do podłużnego basenu, w którym powoli posuwał się nasz okręt ku następnej śluzie. Ryby morskie czując się nieswojo w słodkiej wodzie jeziorowej, zaczęły wypływać na powierzchnię, skąd je wyławiali marynarze z wielką łatwością. Gdy poziom wody wyrównał się znowu z poziomem górnego basenu, otworzyły się przed nami następne żelazne wrota, a elektryczne wagoniki toczyły się na brzegu, ciągnąc nasz statek naprzód za pomocą grubych stalowych lin. Wreszcie po otwarciu trzeciej śluzy wpłynęliśmy na jezioro górskie, aby po paru godzinach znów schodzić przez śluzy do poziomu oceanu. Długość kanału wynosi 40 mil morskich. Szerokość jest wystarczająca, aby dwa torpedowce płynęły koło siebie. Minimalna głębokość 41 stóp. W tych warunkach największe okręty mogą swobodnie przepływać przez baseny. Koszta przejazdu przez kanał ra-

chowane są według tonażu statku i są dość wysokie. Podwójne śluzy pozwalają na ruch statków w obie strony. W razie pęknięcia którejś z metalowych zapór wodnych, wielki dźwig może w każdej chwili obrócić się nad kanał i szybko rozstawić zaporę zapasową. Cały obszar kanału pilnie jest strzeżony wojskiem i potężnymi jednostkami marynarki wojennej. Sprawność śluz jest tak wielka, że w 24 godziny można przerzucić całą wojenną flotę Atlantyku na Pacyfik.

Mała łódź motorowa przewiozła kilku ludzi z naszego statku do miasta Balboa i Panama. Podaję obydwie nazwy, gdyż miasto leżące nad Oceanem Spokojnym, dzieli się na dwie zupełnie odmienne części. To, co się nazywa Panamą, posiada „rozmach amerykański": wielkie, piękne domy, szerokie, czyste ulice, ład, porządek i wspaniałe auta. To zaś, co nazywają Balboa (od Hiszpana, który pierwszy raz stąd ujrzał wody nieznanego oceanu w 1513 roku), to część czysto krajowa „hiszpańska", jak tutaj mówią. Ta ostatnia część miasta jest oczywiście ciekawsza, ładniejsza, ale bardzo brudna. Wąskie uliczki między drewnianymi domkami o jednym piętrze, małe sklepy, gdzie można wszystko kupić, czego dusza zapragnie, od wypchanego krokodyla do żywej małpy i wielkiego słomkowego kapelusza, zwanego również „panamą" lub „sombrero".

Właśnie zatrzymałem się przed jednym z takich sklepów, podziwiając sprytną małą małpkę, przyczepioną na łańcuszku do klatki. Zjawił się niski opalony właściciel o czarnych kędzierzawych włosach. Próbował porozumieć się ze mną w różnych językach — napróżno. Aż w końcu widząc moje jasne włosy i niebieskie oczy zrozumiał, że jestem mieszkańcem północy i przemówił do mnie po rosyjsku. Zaraz więc objaśniłem egzotycznego kupca, że jestem Polakiem, że od lat podróżuję po różnych morzach i wszędzie spotykam moich rodaków. „To mnie nie dziwi — odpowiedział już czysto po polsku, bo i ja dziecinne lata spędziłem w kresowym miasteczku polskim, skąd 25 lat temu przywędrowałem tutaj i założyłem interes z małpami i krokodylami".

Dr. Aleksander Lech Godlewski

BIAŁY KRÓL

Lata 1905 — 1914 były dla przepełnionych temperamentem Polaków latami wojny nerwowej, którą każdy z nas prowadził... z samym sobą. Czy iść z Pepesowcami do walki podziemnej, czy też na szerokie szlaki świata — otwarte wówczas dla każdego, kto miał ręce i nogi i — jaką taką głowę na karku.

Do takich należał Faustyn Wierkus, syn górnika z Pensylwanii. Dochodziły tu coraz częściej wiadomości o tym, co się dzieje w „starym kraju", o tej walce podziemnej, o „Strzelcu", o „Legionach" wreszcie, aż pewnego dnia Faustyn — uciekł z domu.

Nie dojechał daleko. Trafił bowiem na werbunek do strzelców marynarki amerykańskiej.

— Jak się nazywasz?

— Faustyn Wierkus.

— Fostin Wirkus — zanotował sobie sierżant i... pod tym nazwiskiem rozpoczyna „Wirkus" swą dziwną karierę.

Rozpoczyna ją od pacyfikacji wyspy Haiti. W murzyńskiej tej republice właśnie niedawno zmasakrowano prezydenta, nadarzała się więc świetna okazja do amerykańskiej interwencji. Rzekomo niepodległa wyspa Haiti musiała przyjąć protektorat amerykański. Autonomię zachowano dla zachodniej części wyspy oraz dla żyjącej w ustroju matryarchalnym wysepki Gonawy. Wysepka ta, mająca kilkanaście tysięcy czarnych obywateli, dzieliła się na tyleż królestw, ile miała rodzin, czy rodów, ale wszystkie podlegały królowej królowych.

Nie wszyscy jednak ulegli amerykańskiemu panowaniu i tu zaczęło się zadanie Wirkusa. Pościg za ambitnymi „generałami" po odludziach górskich trwał dwa lata.

Przez ten czas Wirkus zdołał się przyjrzeć czarnym. Zorientował się szybko, że są to tylko duże dzieci, których nawet karabinem straszyć nie ma sensu, natomiast dobrocią można z nimi znacznie więcej zwojować. Postanowił więc poznać ten lud bliżej i... dopomóc mu.

Żal za straconą okazją do walki o Polskę wyrównuje częściowo awans na sierżanta, a krótko później na porucznika i w tej to randze Wirkus w roku 1919 dostaje się znowu na Haiti.

Tu znowu kilka miesięcy walki z przywódcami band, którzy tymczasem z bohaterów walk o niepodległość zaczęli staczać się, jak to zwykle bywa, do rzędu zwykłych rzezimieszków. Wirkus wyłapuje hersztów, zbałamuconych zaś podkomendnych rozbraja dobrocią. Przyswaja sobie język tubylców, co staje się najlepszym kluczem do tajemnic czarnego ludu, jak i temu ludowi otwiera drogę do zdobyczy cywilizacyjnych, takich jak sztuka budowania murowanego domu, albo urządzenia komina przy kuchni.

Na ten okres przypada krótka idylla miłosna Wirkusa, oparta o dziwne dzieje Haiti. Napoleon, który ongiś wyspę podbił, władcą jej uczynił swego utrapionego szwagra Leclerc'a, a do pomocy przydał mu znaczny oddział Polaków. Zrewoltowani murzyni Francuzów wycięli w pień, Polaków oszczędzili, widząc, że nie własna wola ich przywiodła na wyspę. Potomkowie tych Polaków w liczbie około 2000, zamieszkujący wieś Carzal, mimo wielokrotnej przymieszki krwi murzyńskiej, zachowali jasne włosy i jasne oczy. W zwyczajach niczym się od murzynów nie różnią, blade też mają wspomnienia o swym pochodzeniu.

Ciągnęło do nich Wirkusa i wynajdywał najrozmaitsze pozory, aby choć chwilę między rodakami spędzić. Ciągnęły go właściwie pewne niebieskie oczy i jasny warkocz, ale idyllę tę przerwał pewien Syryjczyk, który wpierw uzyskawszy wzajemność dziewczyny, wywiózł ją do Francji.

W roku 1920 Wirkus mianowany komendantem obwodu Arcahaye, do którego należała wyspa Gonave — przyjął z rąk żandarmerii transport aresztowanych, którzy „przewinili brakiem szacunku dla rządu“ — jak brzmiało oskarżenie. W istocie ludzie ci ośmielili się skrytykować nadużycia, jakie stale w stosunku do nich popełniał poborca skarbowy. Między aresztowanymi wyróżniała się staranniej od innych ubrana, niemłoda już kobieta o bystrym, godności pełnym spojrzeniu.

Nie była ona Wirkusowi obca. Przejrzawszy papiery, zwrócił się do niej z zapytaniem:

— Pani jest Ti Memmene?

— Tak. A kto pan jest?

— Nazywam się Faustyn Wierkus.

— Faustyn? To nie jest imię białych. I pan nie mówi jak biały...

Wśród innych aresztowanych zauważył Wierkus dziwne poruszenie. A kiedy jeszcze zwrócił się z wielką uprzejmością do „królowej królowych“, bo ona to właśnie była, że na słowo jest zwolniona spod straży, a on tylko prosi ją, aby zechciała się udać do sądu. Parę słów do sędziego skreślonych przyczyniło się do natychmiastowego zwolnienia oskarżonych, którzy...

Którzy mieli kiedyś króla imieniem Faustyn, a cześć dla niego zachowali niemal bałwochwalczą, gdyż taki był podobno dobry.

I tak się rozpoczął triumfalny pochód Wierkusia po wyspie Gonavie. Przy warkocie bębnów, blasku ognisk i tańcu uroczystym murzynów, siedząc u boku królowej królowych Wirkus przyjmował hołdy wszystkich jej poddanych. Kiedy zaś w kwietniu 1925 r. rozciągnięto jego władzę i na wyspę Gonave, Wirkus zainstalował się w Anse-a-Galets, gdzie natychmiast złożyła mu pierwsza wizytę Ti Memmene.

Porucznik Wirkus, jako zarządca nigdy nie wyszedł poza swoje uprawnienia, a kiedy na jego wniosek rząd amerykański usunął wszystkich nieuczciwych urzędników, a ich miejsce naznaczył poleconych przezeń kandydatów, sympatia, a nawet miłość ludności do Wirkusa osiąga szczyt. Niebywałym to przecież było dotychczas tam, gdzie ludność na widok białego uciekała do lasu — dziś wita Wirkusa, jak dobrego przyjaciela, jak dobroczyńcę z muzyką i tańcami.

Główna część uroczystości odbyła się w domu królowej, która w otoczeniu najstarszych ludzi Gonavy oznajmiła Wierkusiowi, że ponieważ dziedziczy on wszystkie zalety swego wielkiego imiennika Faustyna I — z woli całego ludu i jej samej ma im królować jako Faustyn II.

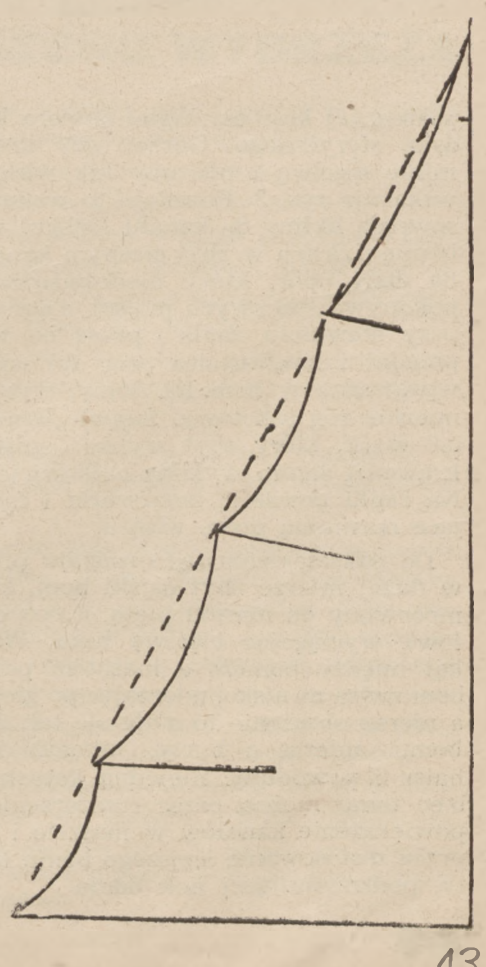
Porucznik strzelców marynarki amerykańskiej i okupacyjny urzędnik USA, Faustyn Wirkus, był przez cztery lata królem czarnych na wyspie Gonavie.

Witold Poprzęcki

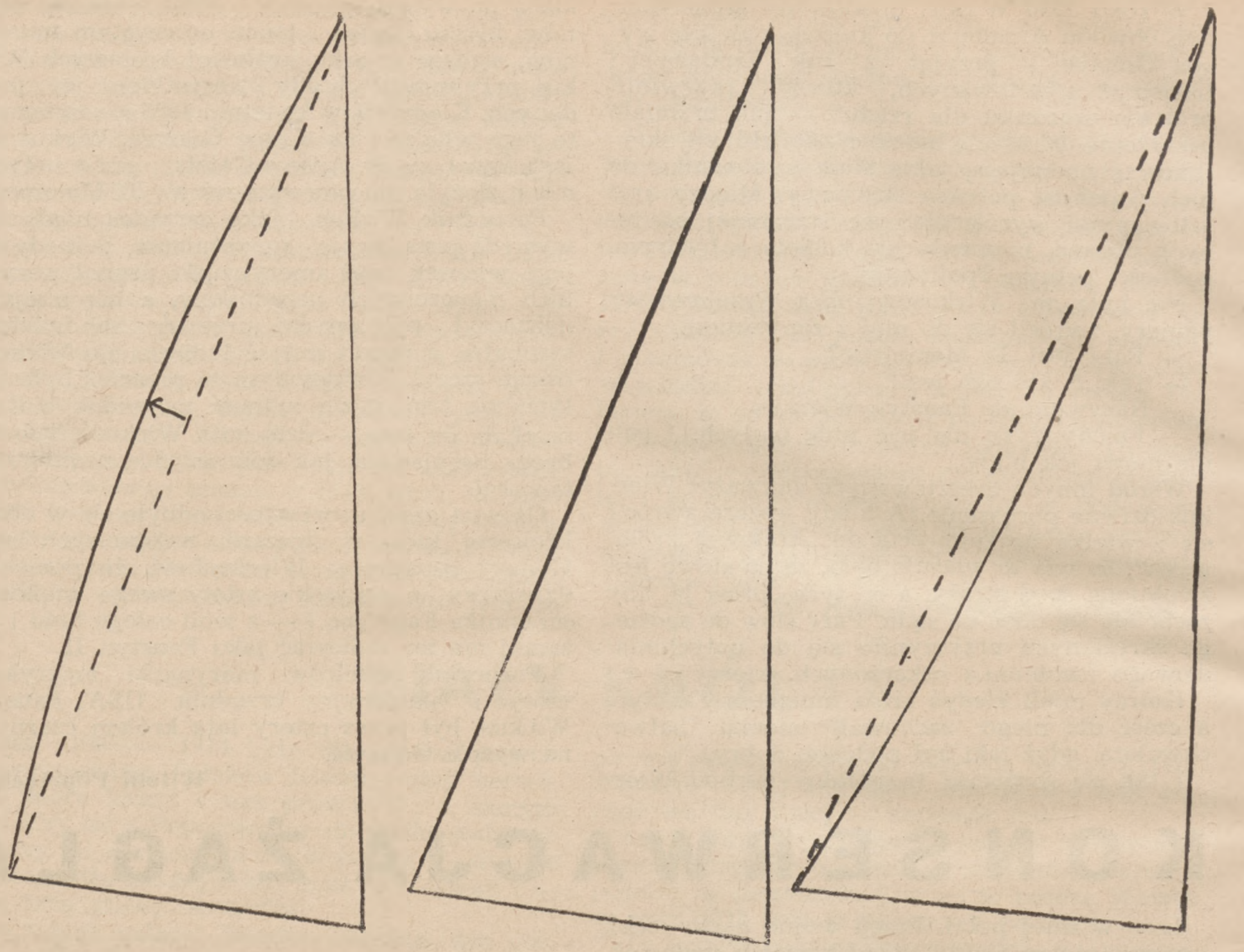
KONSERWACJA ŻAGLA

Lato w całej pełni. Przed wojną nasze rzeki, jeziora i morze bieliły się od licznych żaglówek, dziś odczuwamy brak sprzętu wodnego. Nasz sport wodny, tak jak wszystkie dziedziny życia, odbudowuje się, powstają coraz nowe kluby żeglarskie, nowe ośrodki wodne, kształcące młodych żeglarzy i dostarczające im zdrowej i pożytecznej rozrywki. I chociaż już połowa lata minęła, nie zrażamy się trudnościami, nie ustajemy w pracy, budujemy i remontujemy łodzie i staramy się o dobre ich ożaglowanie. Długi czas sprawa ożaglowania stała na martwym punkcie, lecz odkąd nasze przędzalnie zaczęły wyrabiać płótno żaglowe, w szybkim tempie produkujemy nowe żagle, witane z niekłamaną radością przez młodych żeglarzy. Lecz jakiego rozczarowania doznają ci młodzi żeglarze, jeśli żagiel, który tak pięknie wyglądał, gdy był nowy, tak dobrze „pracował“, staje się po pewnym czasie jakiś zdeformowany, „nie łapie“ wiatru, nie spełnia swego zadania. Czemu to przypisać?

Oto na rys. 1 widzimy typ żagla, najczęściej spotykanego. Jest to grot bermudzki. Zauważmy doskonałą proporcję jego wymiarów, łagodną krzywiznę liku tylnego, skośne podniesienie liku dolnego. Na płaskim rysunku nieuwidoczniona jest jego komora wietrzna, lecz z tego szkicu nie trudno się domyśleć, że żagiel posiada właściwą wklęsłość. Porównajmy z nim rys. 2, wskazujący pierwsze stadium odkształcenia żagla. Krzywizna łuku tylnego zniknęła, brzeg stał się prosty. To jeszcze nie jest groźne. Krzywizna ta zawsze maleje nieco w miarę naporu



Rys. 1.



Rys. 2, 3 i 4

wiatru, jej kosztem żagiel nabiera kształtu bardziej sferycznego. Gorzej, gdy krawędź tylna minie cięciwę i utworzy łuk wklęsły, jak to wskazuje rys. 3. Powstaje to wskutek niedopasowania likliny do kanału (szlicu) w maszcie i bomie. Liklina w zbyt ciasnym kanale napotyka na duży opór, który niedoświadczony żeglarz pokonywa siłą swych mięśni, ciągnąc mocno fał przy stawianiu żagla, przez co wyciąga lik przedni i zniekształca róg fałowy, oraz siłą wprowadza w bom lik dolny, wyciągając nadmiernie róg szkotowy. Żagiel „łamie się", „traci" wiatr, który zbyt szybko spływa z tylnej krawędzi zanim wykona całkowicie swą pracę. Na żaglu powstają zmarszczki i fałdy zakłócające normalną pracę wiatru.

Do odkształcenia tego rodzaju przyczynia się w dużej mierze zbyt ciężki bom, który jest umocowany do masztu piętą, a nok ciąży ku dołowi, wyciągając cięciwę łuku. Wskutek tego kąt między bomem a masztem powiększa się, bom zwisa za nisko, uderzając po głowach załogi, a nieraz obniżenie to staje się tak duże, że nok bomu uderza o burty, utrudniając zmianę halsu i powodując niejedną katastrofę. Zapobiec temu można przez rozszerzenie szczelin i powiększenie kanałów w maszcie i bomie, oraz przez zastosowanie lżejszego bomu lub topenanty, podtrzymującej nok bomu.

Niejednokrotnie z powodu wadliwej konstrukcji żagla brzeg tylny załamuje się wzdłuż cięciwy i stale łopoce. Zazwyczaj ratuje się sytuację przez stosowanie nadmiernej ilości listew, co w rezultacie nie daje pożądanego efektu. Jeśli listwy ciasno wchodzą w pochwy i zbyt mocno naprężają krawędź żagla, powstaje zniekształcenie, uwidocznione na rys. 4. Żagiel przypomina swym kształtem skrzydło nietoperza, jego łagodna, równomierna krzywizna stała się poszarpaną, zwiększa się ilość zmarszczek i załamań na żaglu. Jeśli to nowe odkształcenie dodamy do poprzednich, otrzymamy żagiel zupełnie nienadający się do użytku.

Zilustrowane tu odkształcenia żagla powoduje również ręka niedoświadczonego żeglarza przez forsowne ściąganie szkotów i przez użycie nowego żagla na silne wiatry. Z żaglem ,a szczególnie z nowym, należy obchodzić się ostrożnie. Żagiel jest zrobiony nie z materiału sztywnego, a z płótna, tkaniny, której włókna układają się pod wpływem sił na nie działających. Wszelkie zmiany nieuniknione przewiduje konstruktor i nadaje żaglom właściwy kształt i wybrzuszenie. Do żeglarza należy tak postępować, by nie popsuć pracy konstruktora i utrwalić właściwości nawigacyjne żagla. A więc zapamiętajmy sobie takie abecadło żeglarza:

a) Sprawdź, czy liklina, którą obszyty jest żagiel, nie jest zagruba w stosunku do kanału w maszcie i bomie.

Liklina spełnia rolę ramy żagla i w szlicach masztu i bomu jest ruchoma w czasie pracy żagla.

b) Sprawdź, czy szczelina, w którą wchodzi lik przedni i dolny żagla, nie jest zawąska. Żagiel po odnagowaniu fału powinien lekko spaść z masztu.

c) Nie naciągaj zbyt mocno fałów i szkotów.

d) Przed rozpoczęciem żeglowania na nowym żaglu postaw go na maszcie niewprowadzając w bom i nieużywając listew, ustaw go do łopotu; stosuj to przez kilka dni po kilka godzin dziennie. Dobrze jest przytem koniec likliny przy rogu szkotowym owinąć poprzez remizkę skrawkiem jakiegoś materiału, aby zabezpieczyć liklinę przed oderwaniem się w czasie łopotu.

e) Nie używaj żagla nowego na silne wiatry.

f) Rozpocznij żeglowanie od słabych wiatrów przy suchej pogodzie, zmieniając często hals.

g) Rozpoczynaj żeglowanie najpierw na ostrych bejdewindach, potem na tępych bejdewindach, na wiatrach bocznych, baksztagach, wreszcie na fordewindach, zmieniając ciągle hals.

h) Po skończonym żeglowaniu pozostaw czas jakiś żagiel na maszcie w łopocie, wyjąwszy uprzednio go z bomu, jak w punkcie d.

i) Nie zwijaj nigdy żagla wilgotnego, a tym bardziej mokrego, gdyż płótno może się zaparzyć i powstanie grzybek niszczący tkaninę.

j) Żagle przesuszane na powietrzu należy przechowywać w miejscach przewiewnych.

k) Prać żagli nie należy.

l) Listwy stosuj tylko w razie koniecznym, a jeśli je używasz, to stosuj listwy elastyczne o brzegach łagodnie zaokrąglonych, by nie darły materiału, i o takiej szerokości, by nie rozpychały pochew i nie wyciągały liku tylnego.

m) Unikaj refowania żagla, gdyż deformuje to jego komorę wietrzną niezależnie od tego, czy stosujemy refowanie przy pomocy patentrefu, czy refsezingów; jeśli możesz, używaj w zamian na silnych wiatrach żagli sztormowych.

n) Liklina powinna być przed przyszyciem do żagla wyciągana, jeżeli jednak nie zostało to uczynione i zauważysz wyciąganie się żagla po liku, lepiej odpruj liklinę, naciągnij ją w pozycji poziomej, obciążając ciężarami na końcach i dopiero po kilku dniach olikuj żagiel na nowo.

o) Wszelkie rozprucia, rozdarcia i uszkodzenia żagla naprawiaj natychmiast.

Jeśli, młody żeglarzu, zastosujesz się do tych wskazówek, to żagiel twój będzie ci służył przez długie lata. A jeżeli masz jakie wątpliwości i nie wiesz jak postąpić w każdym poszczególnym przypadku, zwracaj się z zapytaniem do mnie za pośrednictwem redakcji „Młodzieży morskiej".

Jan Straus-Małowiecki

ROZRYWKI UMYSŁOWE

Rozwiązanie logogryfu literowego z Nr 7

Smok, Bałtyk, Piorun, Dzik, Orzeł, Wilia, Mewa, Żuraw, Grom, Pomorzanin, Garland, Jaskółka, Krakowiak, Mazur.

Rozwiązanie główne: „MŁODZIEŻ MORSKA".

Nadesłano 92 odpowiedzi w tym bezbłędnych 85. W wyniku losowania nagrody otrzymują: I Bieda Czesław, Nowy Sącz. II Sochaniewicz, Warszawa. III Jakiełek Mieczysław, Morakowo.

ARYTMOGRAF

ułożył Stanisław Cieślewicz-Nakło.

9 12 13 5 15 16 5 10 12 6 14 12 6 9 12 1 17 11 2 15 5 10 14 15 3 4 7 1 8 15 5 10 1 1 15

Wyrazy pomocnicze

1 15 5 13 4 6 10 12 2 16 miasto w Polsce

3 14 8 skrót nazwy instytucji społecznej

17 4 8 15 9 gatunek wina

11 10 7 ptak

Zastąpiwszy podane wyżej liczby literami otrzymamy aktualne rozwiązanie. Termin nadsyłania rozwiązań upływa z dniem 15 września r. b.

Z NASZEGO WYBRZEŻA

S/S Bastogne, belgijski statek przybył w ostatnich dniach czerwca poraz pierwszy do Gdyni.

Gdańskie ognisko polskiej YMCA zorganizowało 4 obozy i półkolonie dla młodzieży szkolnej.

Do rejestru handlowego w sądzie grodzkim w Gdyni wpisany został statek „Weichsel". Statek przemianowano, dla uczczenia zamordowanego przez niemców marszałka sejmu, na „Rataj".

Linia troleybusowa do Orłowa z Gdyni została uruchomiona w dniu 27.6 na długości 4,1 km. Koszt budowy wynosi 3.000.000 zł.

Harcerze gdyńscy przodują w pracy żeglarskiej. W tych dniach opuścili na wodę 8 jacht, wyremontowany przez siebie.

Jednomiesięczny kurs rybacki został zorganizowany dla absolwentów Szkoły Głównej Gospodarstwa Wiejskiego przy Morskim Laboratorium Rybackim. Program przewiduje wykłady z biologii i fizjologii ryb bałtyckich, eksploatację, organizację ,administrację rybołóstwa, przetwórstwo, politechnikę połowową.

W dniu 9 lipca uchwałą MRN połączono w jedną całość administracyjną Gdynię, Gdańsk i Sopot.

Do portu Gdańskiego od 1 stycznia 1946 r. do połowy lipca weszło 1000 statków różnych narodowości.

Przy latarni morskiej na Helu została uruchomiona radiostacja, nadająca sygnały na fali 291,5 m. o zasięgu 50 mil morskich.

Z ŻYCIA ORGANIZACJI

Kurs modelarstwa żaglowego w Gdańsku. Zarząd Obwodu Ligi Morskiej w Gdańsku zorganizował w miesiącu czerwcu kurs modelarstwa żaglowego dla uczniów szkół powszechnych z Gdańska. Kurs ukończyło 14 chłopców w wieku od 10—14 lat, wykonując kilkanaście modeli jachcików i żaglówek. Sporządzone modele wykonane są bardzo starannie i ładnie. Chłopcy z zapałem oddawali się pracy i wykonali budowę kadłuba i takielunku tak precyzyjnie, że słusznie zasłużyli na przyznane im przez komisję nagrody.

Nagrody otrzymali: Dymel Stefan ze szkoły nr 17, Żak Kazimierz ze szkoły nr 12, Skubaczkowski Zdzisław i Sfornobowicz Józef ze szkoły nr 17, Kuba Marian ze szkoły nr 27, Kraśnicki Roman ze szkoły nr 22 i Fiuk Stefan ze szkoły nr 19.

Modele powędrują obecnie na wystawę, zaś dla chłopców zorganizuje Obwód L. M. po wakacjach następny kurs modelarstwa okrętowego, co będzie dla chłopców najlepszym przysposobieniem do zawodu marynarzy i budowniczych okrętów, co jest marzeniem każdego chłopca na Wybrzeżu.

Ze świata

Straż przybrzeżna w Kanadzie ma być utworzona ze zdemobilizowanych marynarzy. Zadaniem straży będzie pomoc dla statków w niebezpieczeństwie, usuwanie przeszkód żeglugowych, pomoc dla statków rybackich, kontrola przepisów morskich i patrolowanie lodowców.

195 milionów dolarów na budowę baz morskich wyda min. skarbu USA. Program przewiduje budowę baz morskich i lotniczych na Alasce, wyspach Mariańskich, Filipinach, Hawajach i wyspach Okinawa.

W Londynie odbyła się konferencja międzynarodowa, na której postanowiono, że każdy statek ma być zaopatrzony w radar.

Rząd chiński stworzył koncern dla budowy statków morskich i rzecznych o pojemności od 1000 do 10000 ton.

W Anglii powstał projekt zaopatrzenia okrętów brytyjskich w działa strzelające pociskami atomowymi i wyrzutnie torped atomowych.

Anglicy postanowili zniszczyć wyspę Helgoland, która była potężną bazą niemiecką. Niszczenie wyspy trwać będzie około trzech miesięcy. Po zniszczeniu pozostaną tylko skaliste rafy.

Queen Elizabeth, mający wyporności 85000 ton, jest obecnie remontowany. Zostanie on zaopatrzony w najnowsze turbiny, które bez zwiększenia zużycia paliwa pozwolą na osiąganie znacznych szybkości, przewyższających szybkość Queen Mary.

Fińska flota handlowa składa się z 308 statków o łącznej pojemności 257344 BRT.

KĄCIK FILATELISTYCZNY



W związku z uroczystościami Święta Morza został wypuszczony znaczek okolicznościowy w kolorze niebieskim przedstawiający mapę polskiego wybrzeża. Cena nominalna 3 + 7 zł. Znaczek ten pojawił się w sprzedaży z dniem 24 lipca r. b.

W Warszawie, Łodzi, Szczecinie, Gdyni, Gdańsku i Elblągu w dniach Święta Morza 21 — 28 lipca używane były specjalne datowniki okolicznościowe z hasłami propagandowymi Ligi Morskiej. Jest to nielada okazja dla zbieraczy całostek filatelistycznych.

Komplet całostek jest do nabycia w biurze Zarządu Głównego Ligi Morskiej Warszawa ul. Widok 10 względnie w biurach Zarządów Okręgowych L. M. O rozpoczęciu sprzedaży i warunkach nabycia znaczków pocztowych podamy szczegółowe informacje w następnym numerze naszego pisma.

W głównym dniu uroczystości Święta Morza w Gdyni w dniu 28 bm. był czynny po raz pierwszy w Polsce ruchomy urząd pocztowy na samochodzie Ligi Morskiej, uruchomiony dla ułatwienia uczestnikom uroczystości nabywania znaczków L. M. całostek filatelistycznych. Urząd używał specjalnego datownika i pieczątki.

M. Gł.

Odpowiedzi redakcji

P. Wywerka - Prekurat, Szczecin. Materiał posiadany wykorzystujemy. Prosimy o nadesłanie wspomnianych w liście artykułów. Honorarium 5 zł za wiersz.

P. Modrzejewski, Poznań. Artykuły nadesłane zamieszczamy stosownie do ustalonego planu wydawniczego poszczególnych numerów. Stosownie więc do tego planu nadesłane przez Pana materiały będą stopniowo wykorzystywane.

Wydawnictwo Zarządu Głównego Ligi Morskiej. Redakcja i Administracja — Warszawa, Widok 10. Redaktor Walery Przyborowski. Redaktor przyjmuje codziennie od 13 do 14-ej. Prenumerata roczna 96 zł., dla członków Ligi 72 zł. Konto PKO. I—1020.

Zakł. Graficzne, „Dźwignia", Widok 24. B — 10809

Cena 8 zł.